

<b>INFORMAÇÕES DE SERVIÇO</b>	<b>15-1</b>	<b>INSPEÇÃO DO GERADOR DE PULSOS</b>	<b>15-10</b>
<b>LOCALIZAÇÃO DO SISTEMA</b>	<b>15-2</b>	<b>PONTO DE IGNIÇÃO</b>	<b>15-10</b>
<b>DIAGNOSE DE DEFEITOS</b>	<b>15-3</b>	<b>REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DO GERADOR DE PULSOS</b>	<b>15-11</b>
<b>INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO</b>	<b>15-6</b>		
<b>BOBINA DE IGNIÇÃO</b>	<b>15-9</b>		

## INFORMAÇÕES DE SERVIÇO

### CUIDADO

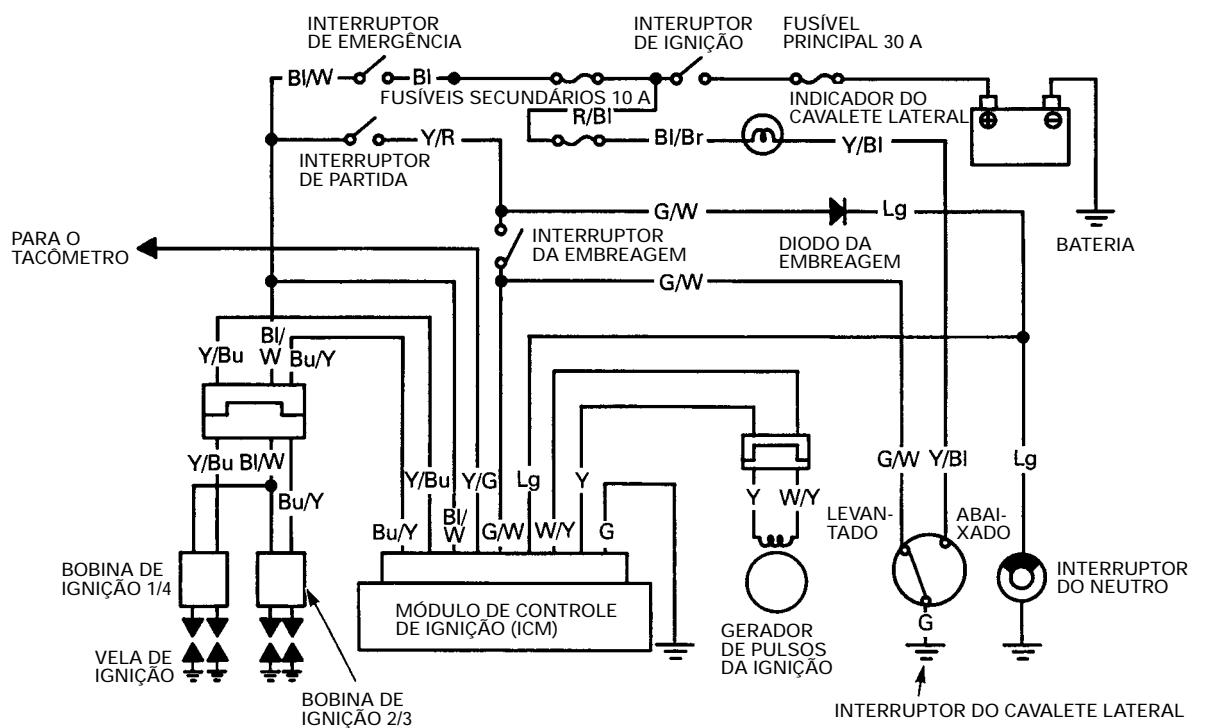
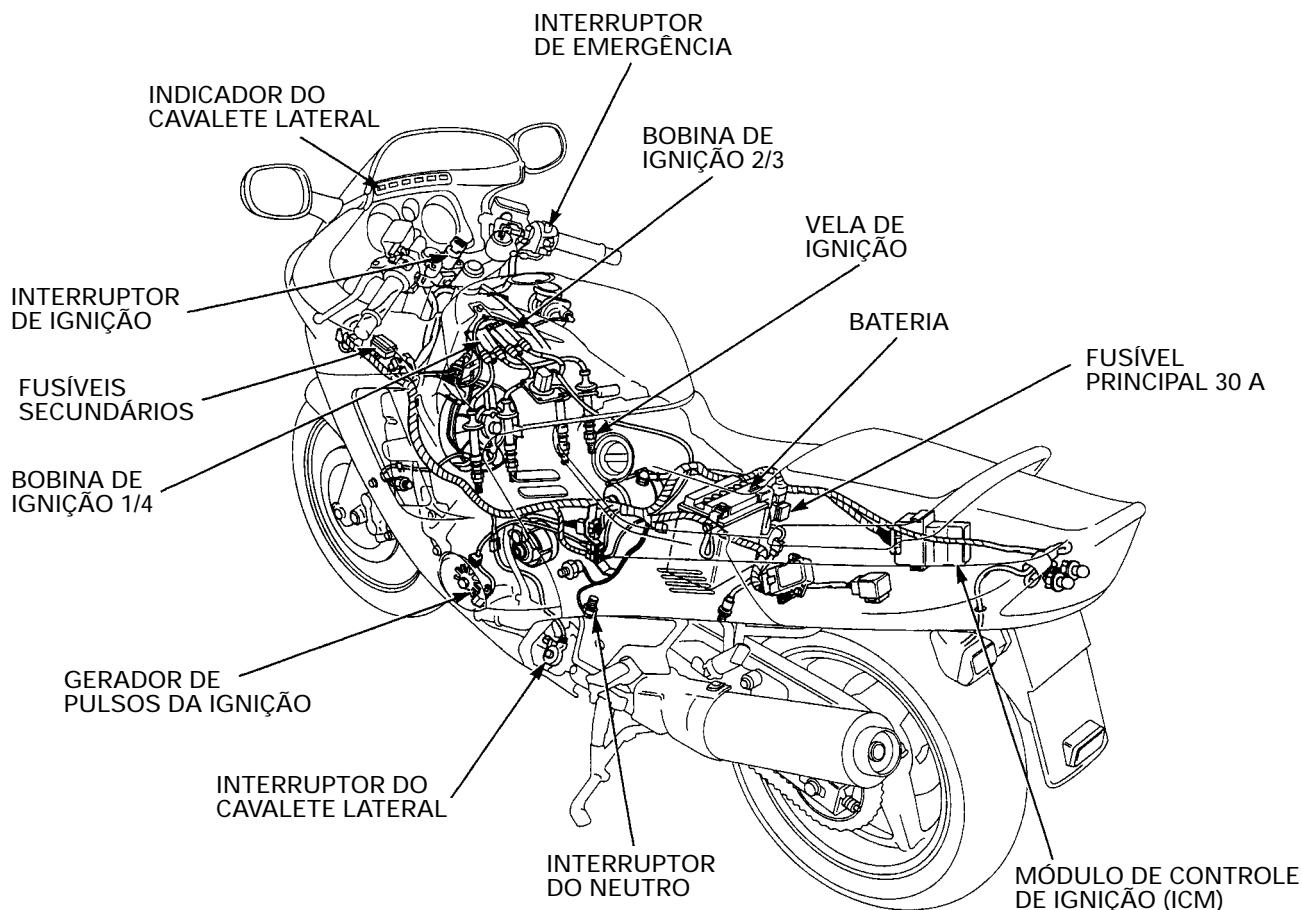
- Se houver necessidade de ligar o motor para efetuar algum serviço, certifique-se de que o local seja bem ventilado. Nunca deixe o motor em funcionamento em áreas fechadas.
- Os gases de escapamento contêm monóxido de carbono venenoso que pode causar perda de consciência e morte.

### ATENÇÃO

Alguns componentes elétricos podem ser danificados se os terminais ou conectores forem ligados ou desligados com o interruptor de ignição ligado e com a presença de corrente elétrica.

- Durante a inspeção do sistema de ignição, sempre siga os procedimentos descritos no fluxograma de diagnose de defeitos (consulte a página 15-3).
- O Módulo de Controle de Ignição pode ser danificado se cair no chão. Ele também poderá ser danificado se o seu conector for desligado na presença de corrente ou se for submetida a corrente excessiva. Sempre desligue o interruptor de ignição antes de executar os serviços na unidade do Módulo de Controle de Ignição.
- O ponto de ignição não pode ser ajustado, já que a unidade do Módulo de Controle de Ignição não é ajustável. Se o ponto de ignição estiver incorreto, verifique os componentes do sistema e substitua as peças defeituosas.
- Os defeitos no sistema de ignição geralmente estão relacionados a conectores ligados incorretamente ou oxidados. Verifique as conexões do sistema de ignição.
- Use a vela de ignição com grau térmico correto. O uso de uma vela incorreta pode danificar o motor (consulte o capítulo 2 do Manual de Serviço Básico).
- Para a inspeção do interruptor do neutro, consulte o capítulo 25 do Manual de Serviço Básico. A localização do interruptor do neutro está descrita na página 15-2 (Localização do Sistema).
- Para a remoção e instalação do estator, consulte o capítulo 14.
- Para a inspeção dos interruptores do cavalete lateral, de emergência e de ignição, verifique a continuidade conforme a tabela do Diagrama da Fiação na página 18-1. Solte os conectores dos interruptores de ignição e de emergência na carenagem superior (pág. 1-23) e o conector do interruptor do cavalete lateral sob a carenagem inferior e verifique-os.

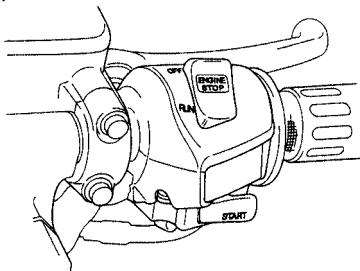
## LOCALIZAÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO



## DIAGNOSE DE DEFEITOS

- Inspecione os seguintes itens antes de diagnosticar o sistema.
  - Vela de ignição defeituosa
  - Capa da vela de ignição ou conexões do cabo da vela solta
  - Penetração de água na capa da vela de ignição (fuga de voltagem da bobina de ignição secundária)
  - Conectores do sistema de ignição soltos ou com mal contato

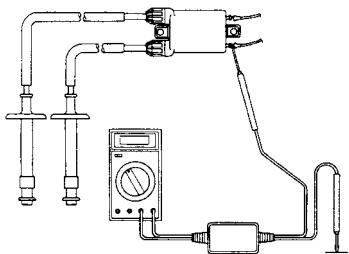
Verifique o funcionamento do motor de partida  
(pág. 16-3).



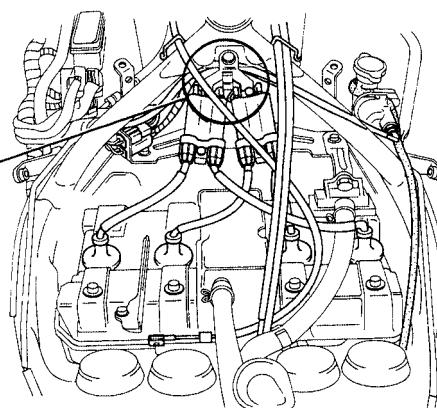
Anormal

- Bateria defeituosa
- Inspecione o sistema de partida

Verifique a voltagem inicial da bobina de ignição  
(pág. 15-6).



Anormal

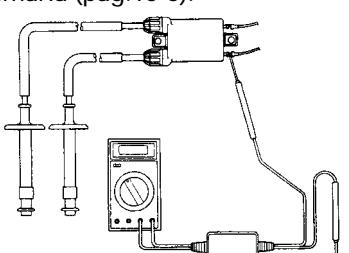


- Interruptor de ignição defeituoso
- Interruptor do motor defeituoso
- Módulo de controle de ignição defeituoso
- Curto-circuito ou circuito aberto nos fios preto/branco

**Conexão:**  
Bobinas nº 1/4      Preto/Branco (+) – Terra (-)  
Bobinas nº 2/3      Preto/Branco (+) – Terra (-)  
**Padrão:** Voltagem da bateria

Normal

Inspecione o pico de voltagem da bobina de ignição primária (pág. 15-6).

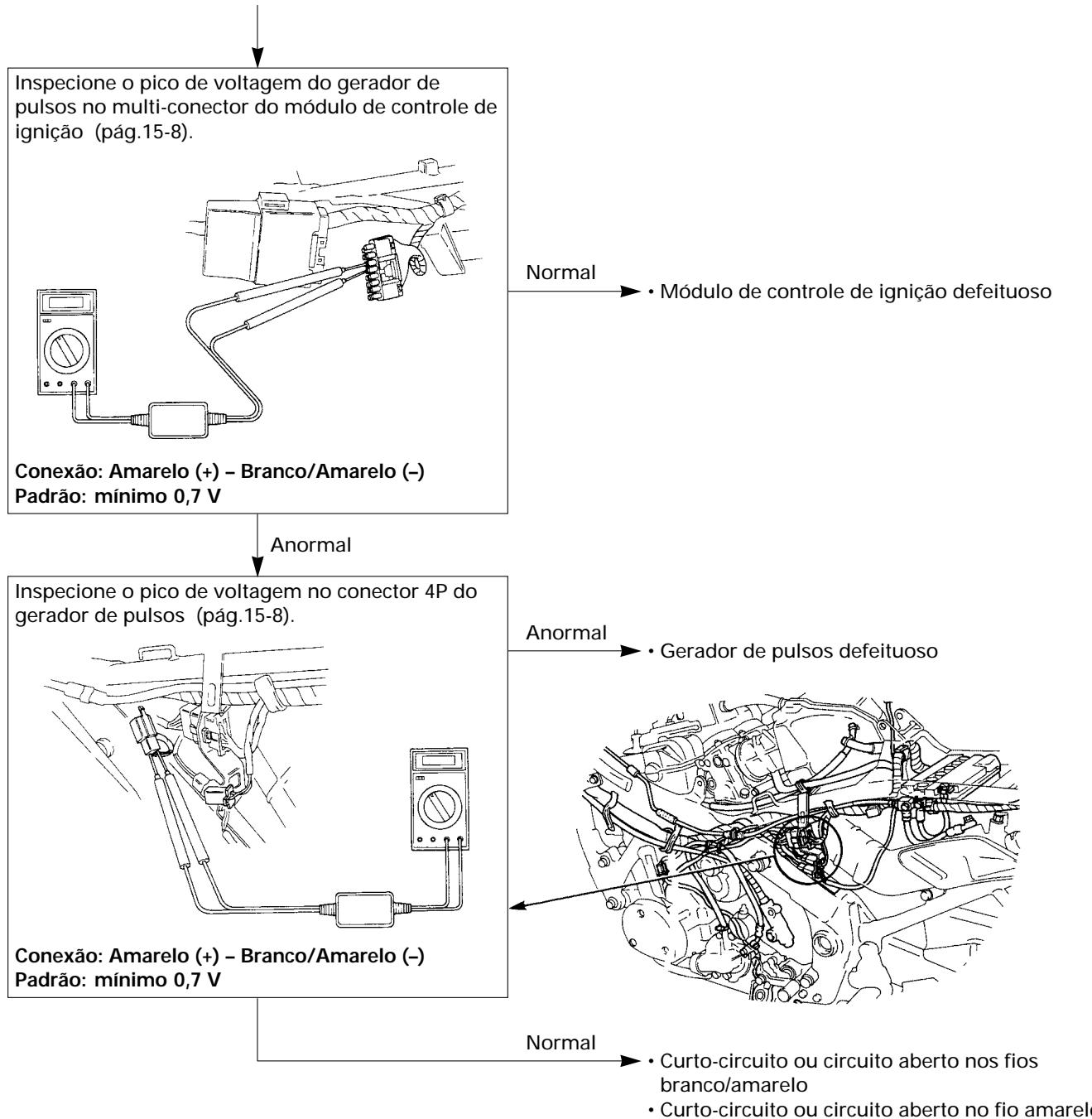


Mínimo 100 V

- Fulga de corrente pela bobina secundária
- Bobina de ignição defeituosa

**Conexão:**  
Bobinas nº 1/4      Preto/Branco (+) – Terra (-)  
Bobinas nº 2/3      Preto/Branco (+) – Terra (-)  
**Padrão:** mínimo 100 V

0 V ou voltagem da bateria (abaixo de 100 V)



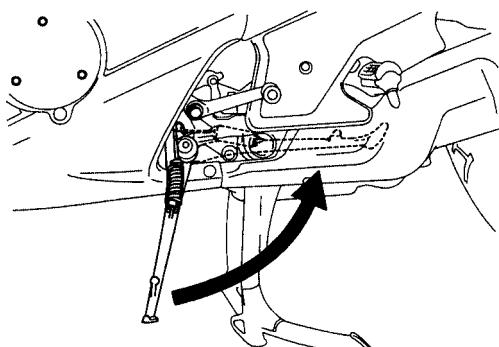
O motor é acionado, porém o interruptor do cavalete lateral não funciona.

**NOTA**

O interruptor do cavalete lateral deve funcionar da seguinte maneira:

- Quando a transmissão estiver em ponto morto e o cavalete lateral abaixado, a ignição é cortada e o motor pára.
- Quando a transmissão estiver em ponto morto, a linha do interruptor do ponto morto (a) do módulo de controle da ignição está aterrada via interruptor do cavalete lateral. Quando o cavalete lateral estiver levantado, a linha (b) do interruptor do cavalete lateral do módulo de controle de ignição é aterrada via interruptor do cavalete lateral. O módulo de controle de ignição monitora as linhas (a) e (b) e haverá faíscas da vela somente quando uma ou ambas linhas estiverem aterradas via interruptor do ponto morto ou interruptor do cavalete lateral.

Verifique o funcionamento do indicador do cavalete lateral.

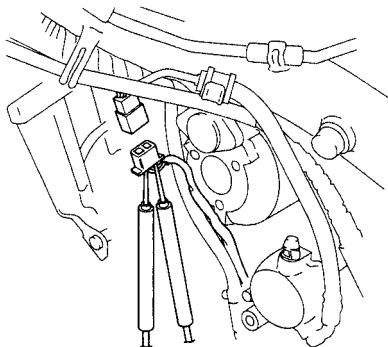


Normal

- • Circuito aberto nos fios Verde/Branco

Anormal

Verifique a continuidade entre cada terminal do interruptor do cavalete lateral conforme mostrado.



Anormal

- • Conexões relacionadas soltas ou com mal contato
- Circuito aberto nos fios Verde/Branco
- Lâmpada indicadora queimada

Cavalete lateral levantado: Verde/Branco – Verde  
Cavalete lateral abaixado: Amarelo/Preto – Verde

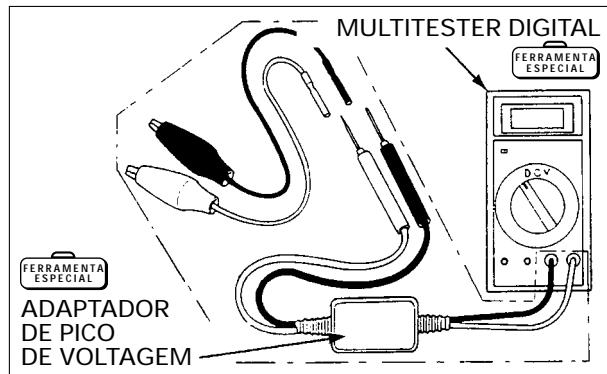
Anormal

- • Interruptor do cavalete lateral defeituoso

## INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO

### NOTA

- Se não houver faísca nas velas, verifique se as conexões estão soltas ou se os contatos estão incorretos antes de medir os picos de voltagens.
- Use o multímetro recomendado ou um multímetro disponível comercialmente com impedância mínima de 10 MΩ/CCV.
- Os valores mostrados diferem, dependendo da impedância interna do multímetro.
- Se um testador Imrie (modelo 625) for utilizado, siga as instruções do fabricante.



Conecte o adaptador de pico de voltagem no multímetro ou utilize um testador Imrie.

### Ferramentas especiais:

Testador Imrie (modelo 625) ou

Adaptador de pico de voltagem  
com Multímetro digital

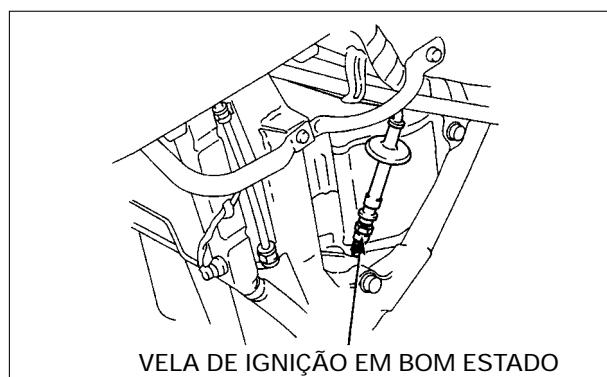
07HGJ - 0020100

07411-0020000

## PICO DE VOLTAGEM DA BOBINA DE IGNIÇÃO PRIMÁRIA

### NOTA

- Verifique todas as conexões do sistema antes de efetuar a inspeção. Se o sistema estiver desconectado, a voltagem medida poderá estar incorreta.
- Verifique a compressão do cilindro e se todas as velas de ignição estão instaladas corretamente. Se o pico de voltagem for medido com a compressão do cilindro baixa, o valor encontrado será maior do que a voltagem padrão.



Apoie a motocicleta no cavalete central.

Desconecte todos os supressores de ruído das velas de ignição.

Conecte supressores de ruído em bom estado nas velas de ignição e faça o aterramento das velas no cilindro, da mesma forma que no teste de faísca.

Com a fiação da bobina de ignição primária conectada, ligue o adaptador de pico de voltagem ou o testador Imrie na bobina de ignição.

**Conexão:**

**Bobinas nº 1/4**

Terminal Preto/Branco (+) -  
Fio terra do chassi (-)

**Bobinas nº 2/3**

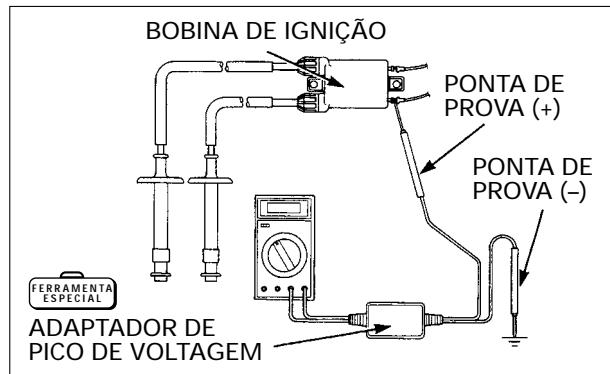
Terminal Preto/Branco (+) -  
Fio terra do chassi (-)

Ligue o interruptor de ignição e posicione o interruptor de emergência em "RUN".

Inspecione a voltagem inicial neste momento.

A voltagem da bateria também deverá ser medida.

Se a voltagem inicial não puder ser avaliada, verifique o circuito de alimentação (consulte "diagnose de defeitos" na página 15-3).



Acione o motor com o motor de partida e faça a leitura do pico de voltagem da bobina de ignição primária.

**Conexão:**

**Bobinas nº 1/4**

Terminal Preto/Branco (+) -  
Fio terra do chassi (-)

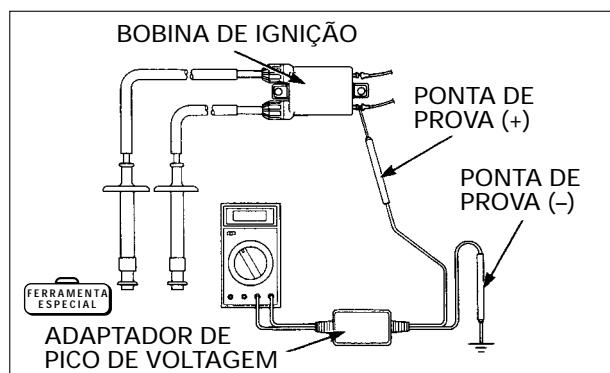
**Bobinas nº 2/3**

Terminal Preto/Branco (+) -  
Fio terra do chassi (-)

**VOLTAGEM: mínimo de 100 V**



Para evitar choques elétricos, não toque nas pontas de prova do testador e nas velas de ignição.



## INSPEÇÃO DO PICO DE VOLTAGEM DO GERADOR DE PULSOS

### NOTA

Meça o pico de voltagem aplicando a compressão do cilindro. Mantenha todas as velas de ignição instaladas no cabeçote.

Remova a rabetă (pág. 2-4).

Remova o multi-conector do módulo de controle de ignição.

Conecte as pontas de prova do adaptador de pico de voltagem nos terminais do gerador de pulsos do multi-conector do módulo de controle de ignição.

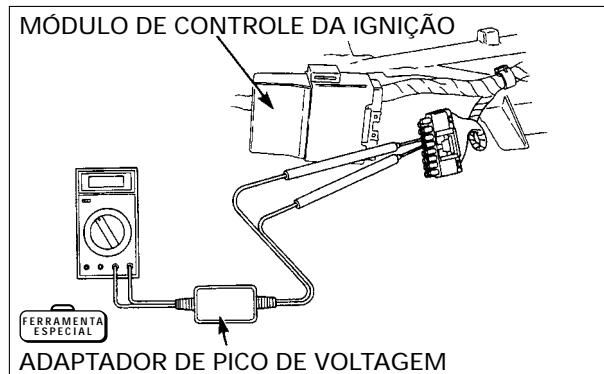
**Conexão: Terminal Amarelo (+) – Branco/Amarelo (-)**

Acione o motor com o motor de partida e faça a leitura do pico de voltagem.

**Pico de voltagem: mínimo de 0,7 V**



**Para evitar choques elétricos, não toque nas pontas de prova do testador.**



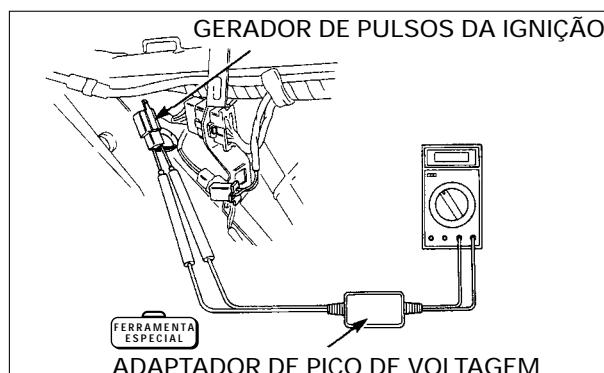
Se o valor obtido estiver fora do especificado, meça o pico de voltagem no conector 4P do gerador de pulsos da ignição utilizando os mesmos procedimentos da etapa anterior.



**Para evitar choques elétricos, não toque nas pontas de prova do testador.**

Se o valor do pico de voltagem encontrado estiver normal, verifique os fios Branco/Amarelo e Amarelo quanto a circuito aberto ou curto-circuito.

Se o valor do pico de voltagem encontrado estiver fora do especificado, substitua o gerador de pulsos da ignição (pág. 15-11).

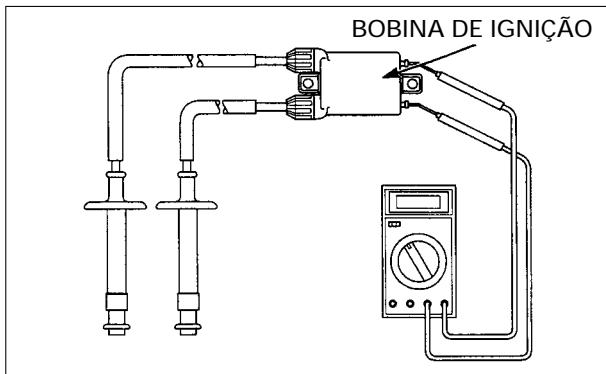


## BOBINA DE IGNição

### INSPEÇÃO

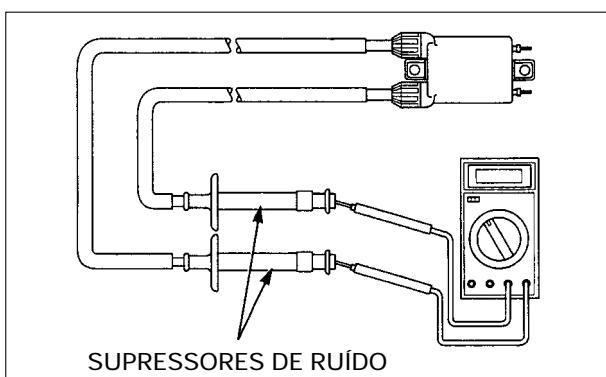
Meça a resistência entre os terminais da bobina de ignição primária.

Padrão	2,5 – 3,2 Ω (20°C)
--------	--------------------



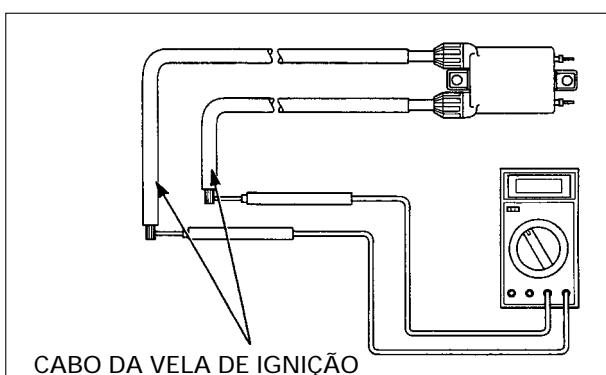
Meça a resistência entre os supressores de ruído da vela de ignição.

Padrão	21 – 27 kΩ (20°C)
--------	-------------------



Se o valor encontrado estiver fora do especificado, remova os supressores de ruído e meça a resistência entre os cabos das velas.

Padrão	11 – 17 kΩ (20°C)
--------	-------------------



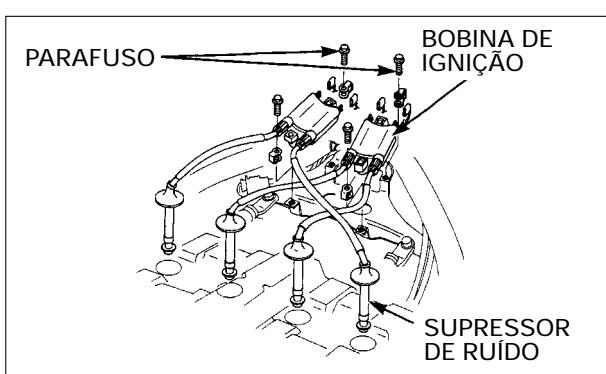
### REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Desconecte os supressores de ruído das velas do cabeçote.

Remova os parafusos de fixação da bobina de ignição.

Desacople a fiação primária e remova a bobina de ignição.

A instalação é efetuada na ordem inversa da remoção.



## INSPEÇÃO DO GERADOR DE PULSOS

### NOTA

Não é necessário remover o gerador de pulsos da ignição do motor.

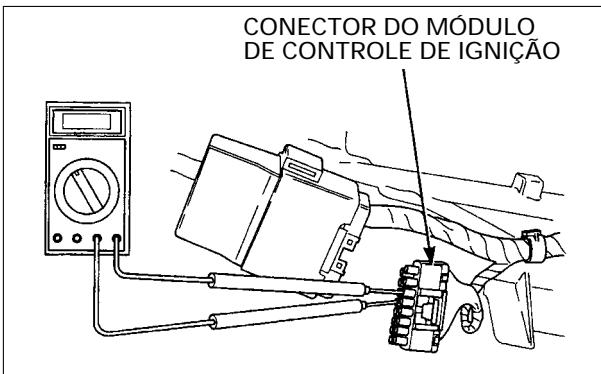
Remova a rabetas (pág. 2-4).

Desacople o multi-conector do módulo de controle da ignição.

Meça a resistência entre os terminais dos fios Branco/Amarelo e Amarelo.

Límite de Uso	460 – 580 Ω (20°C)
---------------	--------------------

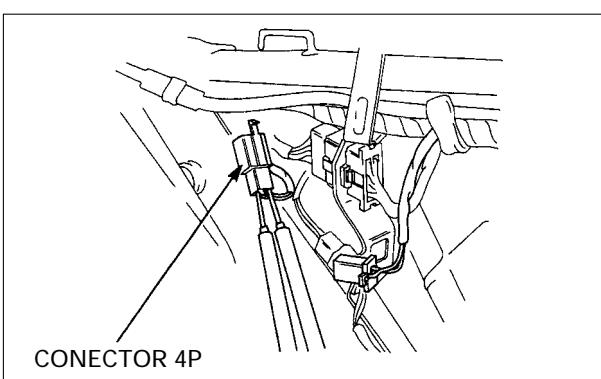
Se o valor obtido estiver fora do especificado, meça a resistência no conector 4P do gerador de pulsos da ignição utilizando os mesmos procedimentos da etapa anterior.



## PONTO DE IGNIÇÃO

### NOTA

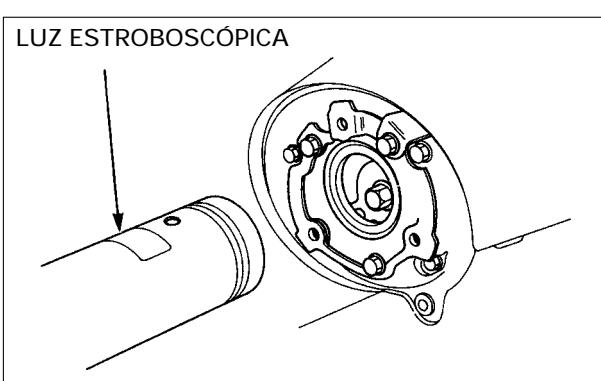
- O módulo de controle da ignição é pré ajustado na fábrica e não necessita de ajustes. A verificação do ponto de ignição é necessário para a inspeção do funcionamento dos componentes do módulo de controle da ignição.
- Se o ponto de ignição estiver incorreto, conecte a lâmpada estroboscópica no cabo de uma outra vela de ignição e será possível localizar o ponto de ignição correto.



Ligue e aqueça o motor até a temperatura normal de funcionamento.

### ⚠ CUIDADO

- Se for necessário manter o motor em funcionamento durante algum serviço, certifique-se de que a área de trabalho seja bem ventilada. Nunca mantenha o motor em funcionamento em áreas fechadas.
- Os gases de escapamento do motor contêm monóxido de carbono venenoso e pode causar a perda de consciência ou até mesmo morte.



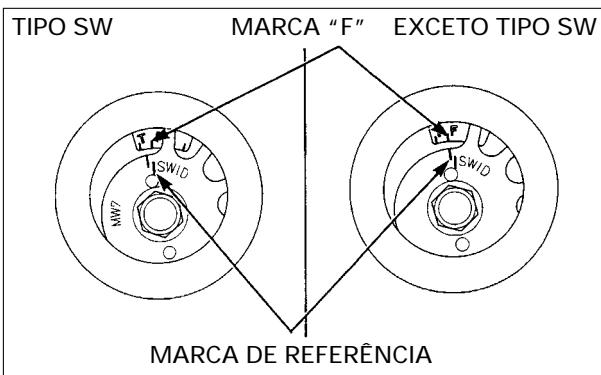
Desligue o motor e remova a tampa do orifício da árvore de manivelas.

Conecte a lâmpada estroboscópica no cabo da vela de ignição.

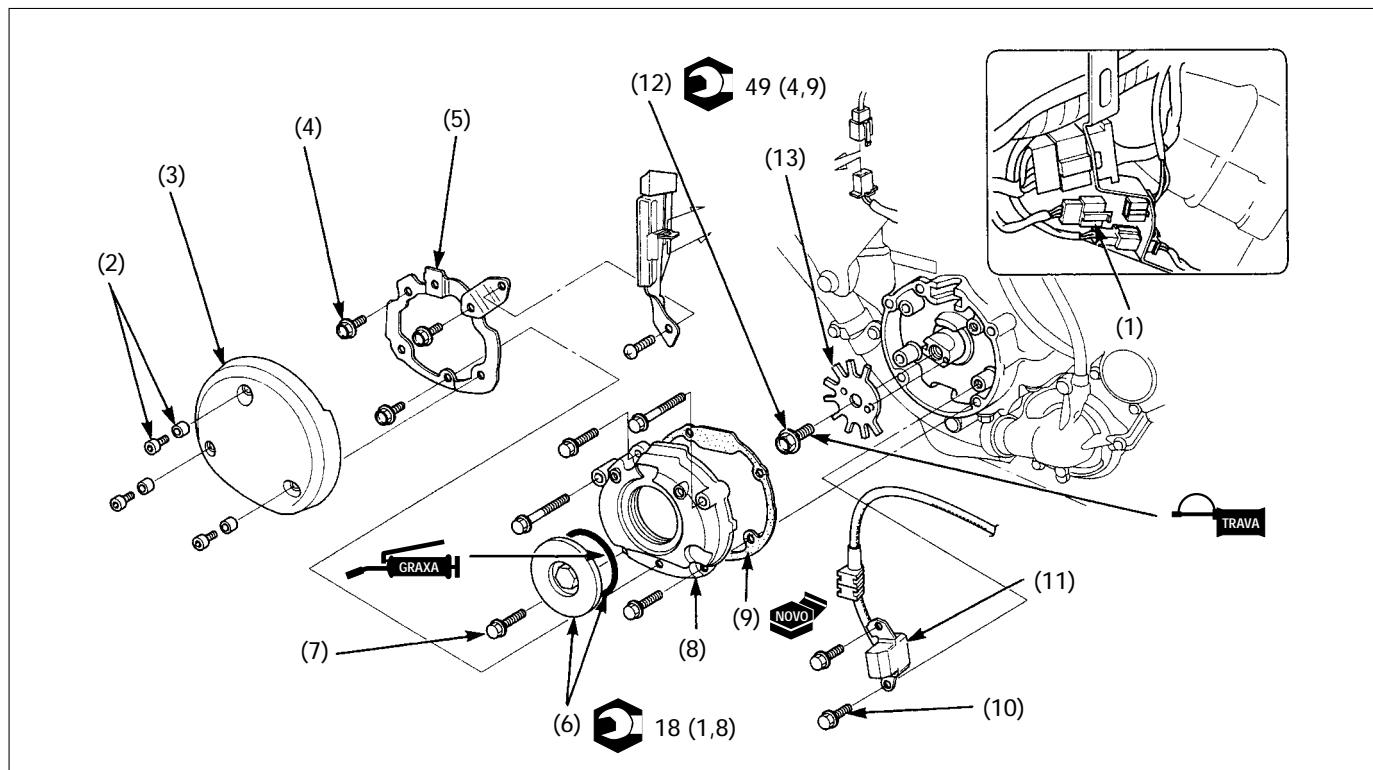
Acione o motor e mantenha-o funcionando em marcha lenta.

A sincronização da ignição estará correta se a marca "F" gravada na tampa do rotor do gerador de pulsos estiver alinhada com a marca de referência da carcaça do motor.

Aumente as rotações do motor, girando o parafuso de aceleração. Certifique-se de que a marca "F" comece a se mover no sentido anti-horário quando as rotações do motor atingirem, aproximadamente, 1.600 rpm.



## REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DO ROTOR DO GERADOR DE PULSOS



### NOTA

Se houver a necessidade da remoção do gerador de pulsos, remova a tampa da carcaça direita e fixe a árvore de manivelas.

	Descrição	Qty	Observações
(1)	Ordem da remoção Conector 2P do gerador de pulsos	1	A instalação é o procedimento inverso da remoção Após a remoção, solte a fiação do gerador de pulsos da ignição das braçadeiras.
(2)	Parafuso Allen/espaçador	3/3	
(3)	Tampa esquerda	1	
(4)	Parafuso	3	
(5)	Suporte	1	
(6)	Tampa do orifício de sincronismo/ anel de vedação	1/1	
(7)	Parafuso da tampa do gerador de pulsos	5	
(8)	Tampa do gerador de pulsos	1	
(9)	Junta	1	
(10)	Parafuso do gerador de pulsos	2	
(11)	Gerador de pulsos	1	Durante a remoção, solte a borracha da carcaça.
(12)	Parafuso do rotor do gerador de pulsos	1	
(13)	Rotor do gerador de pulsos	1	Durante a instalação, alinhe os ressaltos do rotor com a ranhura da extremidade da árvore de manivelas.

## NOTAS

# COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual descreve os procedimentos de serviço para a motocicleta CBR1000F. Estão incluídos neste manual os procedimentos de serviços específicos para esta motocicleta. Os procedimentos de serviço comuns às outras motocicletas Honda são descritos no **MANUAL DE SERVIÇOS BÁSICOS**. Este manual de serviço específico deve ser usado sempre em conjunto com o **MANUAL DE SERVIÇOS BÁSICOS**, de modo a proporcionar informações de serviço completas.

A realização da primeira manutenção programada é extremamente importante. O desgaste inicial que ocorre durante o período de amaciamento será compensado.

Os capítulos de 1 e 3 aplicam-se para toda a motocicleta. O capítulo 2 ilustra os procedimentos de remoção/installação de componentes que podem ser necessários para realizar os serviços descritos nos capítulos seguintes.

Os capítulos 4 a 17 descrevem as peças da motocicleta, agrupadas de acordo com sua localização.

Encontre o capítulo desejado nesta página e consulte a tabela de índice na primeira página do capítulo.

A maioria dos capítulos apresenta inicialmente a ilustração de um conjunto ou sistema, informações de serviço e diagnose de defeitos para aquele capítulo. As páginas seguintes apresentam procedimentos detalhados.

Se não estiver familiarizado com esta motocicleta, consulte o capítulo 19 “**INFORMAÇÕES TÉCNICAS**”

Se não houver conhecimento sobre a causa do problema, consulte o capítulo 20 “**DIAGNOSE DE DEFEITOS**”.

TODAS AS INFORMAÇÕES, ILUSTRAÇÕES, INSTRUÇÕES E ESPECIFICAÇÕES INCLUÍDAS NESTA PUBLICAÇÃO SÃO BASEADAS NAS INFORMAÇÕES MAIS RECENTES DISPONÍVEIS NA OCASIÃO DA APROVAÇÃO DA IMPRESSÃO DO MANUAL. A MOTO HONDA DA AMAZÔNIA SE RESERVA O DIREITO DE ALTERAR AS CARACTERÍSTICAS DA MOTOCICLETA A QUALQUER MOMENTO E SEM PRÉVIO AVISO, NÃO INCORRENDO, ASSIM, EM OBRIGAÇÕES DE QUALQUER ESPÉCIE. NENHUMA PARTE DESTA PUBLICAÇÃO PODE SER REPRODUZIDA SEM AVISO PRÉVIO. ESTE MANUAL FOI ELABORADO PARA PESSOAS QUE TENHAM CONHECIMENTOS BÁSICOS SOBRE A MANUTENÇÃO DAS MOTOS HONDA.

# ÍNDICE GERAL

INFORMAÇÕES GERAIS	1
CHASSI/AGREGADOS DO CHASSI/ SISTEMA DE ESCAPAMENTO	2
MANUTENÇÃO	3
SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO	4
SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	5
SISTEMA DE ARREFECIMENTO	6
REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DO MOTOR	7
CABEÇOTE/CILINDRO/PISTÃO	8
EMBREAGEM/SISTEMA DE MUDANÇA DE MARCHAS	9
ÁRVORE DE MANIVELAS/TRANSMISSÃO	10
MOTOR E TRANSMISSÃO	
RODA DIANTEIRA/SUSPENSÃO/ DIREÇÃO	11
RODA TRASEIRA/FREIO/SUSPENSÃO	12
SISTEMA DE FREIO	13
CHASSI	
SISTEMA DE CARGA/ ALTERNADOR	14
SISTEMA DE IGNIÇÃO	15
MOTOR DE PARTIDA	16
LUZES/INSTRUMENTOS/ INTERRUPTORES	17
SISTEMA ELÉTRICO	
DIAGRAMA ELÉTRICO	18
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	19
DIAGNOSE DE DEFEITOS	20
SUPLEMENTO	21
SUPLEMENTO	22
SUPLEMENTO	23